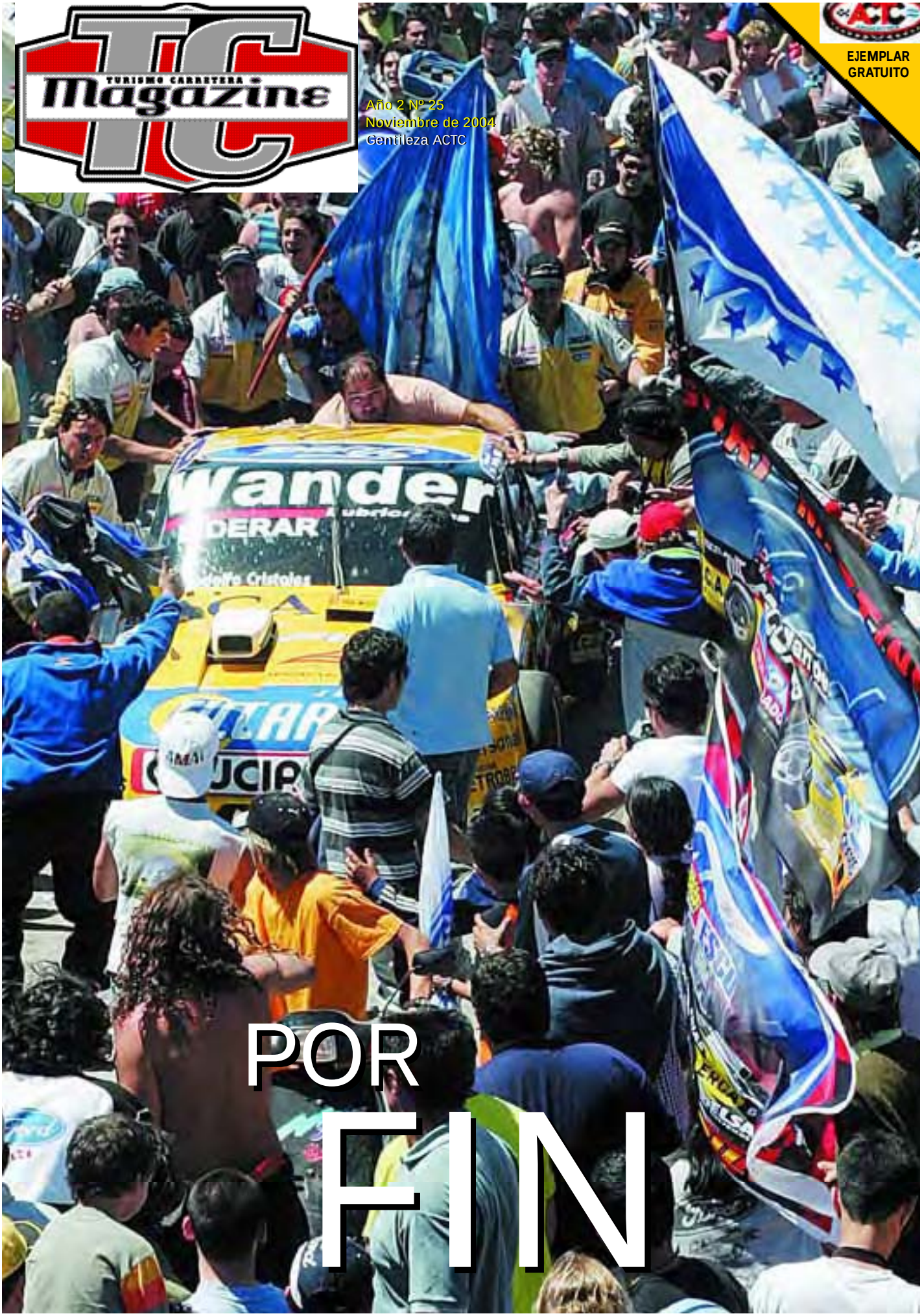
TC
TURISMO CARRETERA
Magazine

Año 2 Nº 25
Noviembre de 2004
Gentileza ACTC

EJEMPLAR
GRATUITO



POR FIN

elf

arios años de trayectoria,
os dieron la pauta para
aber a quien elegir.
lf el lubricante de origen F-1
ambién en el TC.
xperiencia
enacidad
alidad
ecnología

J.M.Traverso
Piloto oficial ELF

El Turismo Carretera ya se apresta a culminar una nueva etapa; una temporada deportiva muy exitosa que sirvió para concretar viejos anhelos y nuevos desafíos. Claro que no todo fueron rosas en nuestro camino, tuvimos algunos sinsabores que nos dejaron una importante experiencia y aún mejor, un invalorable aprendizaje. Por todo ello, desde hace algunos meses ya, comenzamos a trabajar en lo que será el 68º Campeonato Argentino de Turismo Carretera, el cual traerá algunos cambios que, esperamos, sirvan para que el Turismo Carretera siga creciendo en todos los aspectos.

El año que cerramos nos deja infinitamente satisfechos, pero no conformes. Tenemos una enorme responsabilidad que implica nuevos y mayores objetivos. El automovilismo en general y el Turismo Carretera en particular son una enorme usina generadora de trabajo de la cual dependen muchísimas familias argentinas que trabajan con un claro objetivo, el público del TC. Por ello, el compromiso es doble, pero puede resumirse en dos palabras: nuestra gente. La misma que desde la tribunas, en los boxes y en la pista, puso su granito de arena para llevar el Turismo Carretera a lo más alto y como, seguramente, lo seguirá haciendo en los tiempos que vienen.

El objetivo es claro y la meta ineludible, el Turismo Carretera asumió siempre su responsabilidad y ahora los clubes organizadores están retomando sus lugares, ocupando el status y el honor que significa ser anfitrión y organizador de una competencia de TC. Por ello, celebramos y renovamos nuestro compromiso; para trabajar por el bien de nuestro automovilismo y de nuestra gente, deseándoles a todos los que integran la gran familia del Turismo Carretera, un venturoso futuro en el año que se nos avecina.

Oscar Raúl Aventín
Presidente
Asociación Corredores Carretera

SUMARIO

6/7 EN FOCO
TOP RACE 2005
Los nuevos autos del Top Race se presentaron públicamente y conmovieron el ambiente automovilístico. Berta, Traverso, Urtubey, Guerra, Pianetto, Guerra, son los cimientos de este espectacular renovación.

8/9 EL CAMPEON
POR FIN
(FALCON INCONDICIONALMENTE NOBLE)
Luego de algunos sinsabores en esta temporada, Gabriel Ponce de León se llevó su primer triunfo teceísta en 9 de Julio. Una victoria que ansiaban los que luchan por el título.

12/13 PANORAMA
FONTANITA,Y A FONDO
Su impecable triunfo quedó entre las sombras del campeonato ya cerrado, empero, el arrecifeño y su victoria reabrieron las incógnitas para la impresionante lucha por el subcampeonato.

16 - COLECCION TC MAGAZINE
Emmanuel Moriatis - Ford

18/19 – TC VIP
Un paseo por los boxes del Roberto Mouras (cada vez mejor presentado) de La Plata y un repaso por la impecable presentación de La Mosca. El TC sigue sumando valor agregado.

20/21 TECNICA. TECNICAS DE CONDUCCION
Alberto Canapino nos introduce en otro apasionante capítulo de la preparación de automóviles de competición.

24/25 – FUE TUYO, JUAN
A pesar de los contratiempos, Maximiliano Juan logró vencer las dudas y los rumores llevándose el ansiado título del TC Pista que le brinda el pasaporte al TC.

26/27 – LOS *PICHIS* VAN POR EL 2
El subcampeonato del TCP explota y son cuatro los firmes candidatos, Piccini, Piccinin, Pichini y Diruscio, pelean por el 2 y su desembarco directo en la *máxima*.

28/29 LA CARRERA
Toda la info del último capítulo del Turismo Carretera y el TC Pista 2005 y su arribo a la provincia de Santa Cruz. Pilotos, marcas, campeonatos, estadísticas y cronogramas para seguir todas sus alternativas.

OBSEQUIO

EDITOR: Fundación del Automovilismo Deportivo de la República Argentina. **DIRECTOR:** Alberto Falcón. **REDACCION:** Daniel Lannes - Ariel Bandi - AF. **FOTOS:** Angel H. Ciale (www.angelh.com.ar) - Roberto Decurnex (www.redexweb.com.ar) - Gabriel Santos. **PRODUCCION:** (ag) Argentina. **DISEÑO GRAFICO:** Fernando Veronelli. **PRODUCCION COMERCIAL Y PUBLICITARIA:** Verónica Nápoli (ag) Argentina - Sarmiento 663 5° A - Tel.: 4328-7414. **EDITORIAL:** Bogotá 162 (1405) Buenos Aires. **IMPRESION:** Impresos Macri. **TIRADA DE ESTA EDICION:** 15.000 ejemplares.

El valor de la verdad.

TOP RACE 2005

Finalmente, el nuevo Top Race llegó a la consideración de todos. Fidelidad en su líneas, potencia en su impulsor, calidad en su construcción y un calificadísimo grupo de hombres que lo hizo posible. El Top Race ya es una realidad y su proyección inimaginable. Un auto de exportación que hizo realidad un anhelado sueño. Un automovilismo distinto se avecina. El público agradecido.

EN FOCO

POR FIN

(FALCON INCONDICIONALMENTE NOBLE)

El hombre, lejos de impresionarse por el fervor de la gente, por las banderas que se agitan a su paso, por el delirio de una hinchada que ruge urgente necesitada de festejar a lo grande, hace una lectura preocupada de los instrumentos. Nada puede fallar, ningún elemento de los que componen su máquina puede jugarle en contra porque él está poniendo toda su sapiencia para llevar adelante el sueño tantas veces postergado. Ese que, dice, *no se compara con ningún otro* **de los tantos éxitos deportivos que engrosan la historia en su paso por esta profesión que eligió. Que en algún momento era apenas un proyecto y que para materializarse hasta exigió el supremo esfuerzo de desprenderse de algunas máquinas indispensables en la economía familiar. Su padre, ese hombre de campo de pocas palabras pero confiado en la capacidad del pibe, decidió que valía la pena hacer esa apuesta, mientras la Doña elaboraba cientos de empanadas para vender y aliviar las necesidades.** *Es que este es un deporte caro, ¿vió?* **Y claro. Pero no hay espacio para ese tipo de recuerdos, la radio truena en sus oídos requiriendo información y esa maldita aguja de la temperatura de agua que se niega a ceder algunos grados.**

¿Será posible que otra vez se complique todo? La idea de entrar a los boxes pasa como un rayo por su mente. Cada punto importa y sabe que corre el riesgo de dilapidar todo y otra vez , como un flash, los recuerdos.

"Lo peor ya pasó, quedate tranquilo que tenemos un gran auto para las dos carreras que quedan" **había dicho Maxi Juárez el joven técnico en el que confió cuando decidió ser el principal artífice de su propia estructura, desdeñando equipos famosos que pretendían sus servicios conductivos.** *"No hermano, vamos a jugar la personal"*, **decía con esa sonrisa entre pícara y tímida que marcó a fuego una personalidad carente de artificios y que, equivocadamente o no, le granjeó pocas amistades en un ambiente tan competitivo.**

Se persigna por enésima vez, se ajusta los cinturones y decide que hay que confiar. Eso de estar tan consustanciado con el auto tiene sus beneficios, sabe que perdonándolo en el curvón va a aliviar la exigencia motriz. Mira por el espejito y nadie está tan cerca como para preocuparse. *¿Qué hace esa gente ahí?* **La bandera del Pace Car aparecerá y los fantasmas también. Que ganar un campeonato no es fácil, que sacarse el estigma de ser el eterno 2º es una pesada carga, que los errores...** *¿Cuántos errores en este certamen? ¿Quién dijo que fueron tantos? Qué difícil es admitir el desliz en aquella largada de Balcarce.* **El relanzamiento evapora los pensamientos y la aguja mañera cedió lo suficiente. Ya falta poco, se dice para sus adentros mientras hunde el pie en el acelerador. El Ford trepida con la aceleración, no te enojes** *Laborito, te acordás que confié en vos.*

El "Gurí" es tremendo porque no se entrega nunca, **reconocen los rivales y no suena temerario, debe ser cierto. El sueño ya parece posible, los metros finales parecen interminables y el** *¡¡¡grande campeón!!!* **que resuena por el auricular cuando cae la bandera suena a música celestial. Es el tiempo de la emoción que esta vez no conocerá límites. Hay que sacarla afuera, única, inalterable, como surge. No habrá espacios para segundas lecturas, el automovilismo más grande tiene un gran campeón.**

Para el hombre de Nogoyá, para el primer monarca entrerriano de TC el reconocimiento unánime a un profesionalismo y entrega cuyo correlato final debía ser este éxito. Y no admitirá discusiones de ninguna índole.

Para su historia personal el trofeo más importante, por el que tanto sufrió y trabajó. Al fin "Gurí", es todo tuyo.

Daniel Lannes

Firestone

FONTANITA, Y A FONDO

Se merecía una victoria así para ponerle el sello a su espíritu de piloto sublime. Velocista por naturaleza, el recuerdo de aquella húmeda jornada de Río Cuarto formaba parte de su ingreso a las frías estadísticas, pero difícilmente se compadeciera con su historia ganadora. Por eso la revancha tenía que llegar y el pequeño arrecifeño no la desaprovechó, marcando la tendencia de movida. Era el hombre a seguir en el Mouras platense desde el mismo viernes y nunca defraudó las expectativas. Ni siquiera cuando el impulsor, achicharrado por la altísima temperatura al final de la primera batería, le puso un gran signo de interrogación. El obligado reemplazo del motor y la lógica carga extra de lastre , sin embargo, no alcanzaron para modificar nada del libreto. "Casi me muero, pensé que se acababa todo. El auto se puso más complejo de manejar, iba mucho de cola y encima cuando salió el Pace Car perdí toda la diferencia que llevaba. Por suerte alcanzó para contener al "Tabo", él se jugó muy fuerte en el curvón pero al final decidió levantar. No sé que hubiera pasado si me aguantaba por afuera", dijo el ex F1. Puro sentido común, el Tabo conoce la valía del arrecifeño y su poca predisposición a ser superado y menos cuando la adherencia ya casi ni existía...

Fontana festejó casi en silencio su segundo triunfo en la categoría, un lógico segundo plano ante la magnitud del certamen ganado por el "Gurí", pero con la satisfacción del deber cumplido y de haber dejado en claro que es potencial candidato en cada ocasión.

DÍAZ RIGANTI
cereales s.r.l

Casa Central
L.N.Alem 822 7mo piso - Capital Federal
Tel.: 54-11-4312-6581
Sucursal Rosario
Paraguay 777 6° piso Rosario
Tel.: 0341-4116500
Sucursal Bahía Blanca
Roca 197 Bahía Blanca
Tel.: 0291-4517818
www.diazriganti.com

Corredores de Cereales
32 años junto a
la Cadena Agroindustrial

Junto a sus pilotos
Alejandro Oscherov (TC),
Mariano Acabal (TC Pista)
y Julio Francischetti (Top Race)

PREMIO CONSUELO

La guerra de desgaste en función de no resignar las chances que aún había en juego para postergar el festejo del "Gurí" hicieron eclosión en la carrera platense. Y en ese marco, sólo Rafael Verna logró materializar una carrera acorde a las necesidades de mantener vigencias. Pero ni siquiera esa actitud alcanzó para que el "Tabo" lograra sacarse de encima el estigma de no haber logrado la victoria. Y entonces la batalla por el subcampeonato pasará a cobrar el vigor principal en el último capítulo del TC, versión 2004 y con siete candidatos a obtener el, ahora, preciado número 2.

Aunque los propios candidatos relativicen la importancia del hecho, en automovilismo, como *en todos los deportes, sólo importa el 1*, admiten algunos que, como Ledesma, supieron pintarlo en los laterales.

"Será una carrera más y así pienso encararla. Ni pienso en tratar de repetir el 2, me importa ganar o andar bien para ratificar que el auto está y que si no estuvimos peleando hasta el final fue por una cuestión de suerte" **, admitió el flamante campeón de TC 2000.**

La misma idea comparte Guillermo Ortelli, quién aún no termina de digerir como se escurrieron sus posibilidades tras la dura batalla con Moriatis. El tetra campeón salió a quemar las naves y espera confirmar en el sur la meteórica resurrección de su Chevy. "*Recuperamos el auto y es lo importante. Fue una lástima no haber podido estirar la definición hasta Río Gallegos, pero creo que el "Gurí" es un merecido campeón. ¿El 2?, y... es importante, pero no tanto, vamos a disfrutar de la carrera y a pensar en encarar de la mejor forma el 2005,* **deslizó el de Salto.**

Distinta es la percepción de Juan Manuel Silva, quien admite que buscará el 2 con la misma predisposición con la que peleó el certamen. *¿Quién dice que el subcampeonato en el TC es un fracaso? Es la categoría más importante del país, las más competitiva y si bien no pudimos pelear el 1 hasta el final fuimos protagonistas durante todo el año y eso es muy importante. No pienso regalar nada en esta carrera final, saldré a ganar como lo hago en todas",* **reflexionó el chaqueño.**

Walter Hernández continúa con su manso andar y pretende seguir sumando experiencia junto a su equipo: *"Todos creen que tengo muchas carreras pero no es así. Corrí en el 93 y 94, fui campeón y después me alejé del TC. Con Fontana somos los que menos carreras tenemos de los que estamos con chances de subcampeonato",* **comentó el analítico piloto de Nicanor Otamendi. Y, curiosamente, es al que menos le interesa el 2 para el año que viene.**

"Para nosotros es un triunfo terminar entre los cinco primeros del torneo. Sigo pensando que no me desvela ganar este año, aunque si llega en Río Gallegos, será bienvenida" **, señaló Hernández, que a mitad de temporada marchaba segundo, a ocho puntos de Guillermo Ortelli, el líder hasta Salta, y era el mejor piloto ubicado de Ford.**

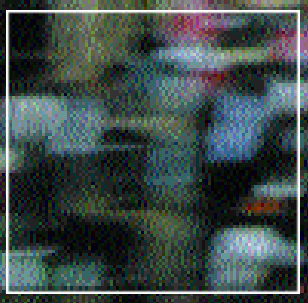
Una óptica distinta es la que ofrece Verna. Asentado como nunca en la estructura del Lincoln Sport Group, admite que es más importante obtener el 2 que ganar la carrera, una de sus grandes materias pendientes de la temporada.

"Si se dan las dos a la vez, mejor, pero me gustaría más quedarme con el 2 porque creo que daría una pauta de lo bien que hicimos las cosas en esta temporada. Este fue un campeonato dónde todos cometimos errores, lo ganó el Gurí y bien merecido lo tiene porque supo resolver mejor todo" **, asegura el "Tabo" y dice que va a andar bien.**

"Somos siete los que tenemos chance y soy consciente que todos buscaremos ese resultado. Es lo mas importante que queda por ganar y no hay que despreciarlo. Si

terminás bien el año, arrancás con otra energía", **concluyó.**

Y hablando de energías, ¿cuál será la que aplique Bessone para develar tantas incógnitas de cara a la última prueba del año? Complicado con la puesta a punto de su cupé en La Plata, el campeón saliente nada pudo hacer para revertir la historia y ahora deberá sumarle el conflictivo momento que atraviesa con sus motores ante la decisión de Silva de no proveerle mas tapas de cilindros. *"Es una lástima, creo que podría haber esperado a que termine el año. Me defraudó,* **sentenció "Tito", mas preocupado por resolver cuestiones que por lo que queda en juego.** *Ya está, el campeonato se definió a favor del "Gurí" que lo tiene bien merecido. Lo demás no tiene relevancia, hay que pensar en el año que viene,"* **finalizó.**



EL FESTEJO FINAL

Pero al margen de la definición por el 2, Río Gallegos ofrecerá atractivos extras. Es que en su corta historia, este circuito ha sido generoso en términos competitivos. Dos nuevos ganadores festejaron por primera vez allí (Bisceglia con Chevrolet y Hermoso con Ford) y de concretarse la zaga, resta saber quién la continuará.

"Si sigo haciendo las cosas de esta manera, mi primer triunfo en el TC va a venir solo. Estuve cerca en Olavarría y más en Rafaela con la pole. Sería especial conseguir mi primera victoria en Río Gallegos, cerca de mi Ushuaia natal" **admite Julio Catalán Magni. El "Pingüino" tiene buenas razones para soñar con su primer halago en el TC, mas allá de estar compartiendo la estructura con el "Pato" Silva, uno que pugna también por su primer triunfo en la temporada. ¿Ayudas?, hum...***"Tengo buena relación con algunos pilotos pero no soy amigo de ninguno. ¿Cómo podés tener una relación con alguien que peleás una posición a más de 200 km/h? Creo que es imposible"*, **concluyó. Y en sintonía con esta impresión, la de cerrar de la mejor manera una buena temporada, otro sureño como Ariel Pacho buscará imponer la buena prestación de su Torino en suelo galleguense.**

"Cumplí mi mejor año en el TC y sería ideal conronarlo con la primera victoria en Río Gallegos, cerca de casa. Es un circuito cambiante que se presta a nuevos gana - dores y ojalá que esta me toque a mí", **confía, aunque el calvo piloto sostiene:** *"sigo pensando que gané en Rafaela aunque el triunfo quedó para Bessone. Tengo la espina clavada y espero sacármela en Santa Cruz. Todo el año tuve un auto de punta y estoy preparado para ganar. En Comodoro Rivadavia también se me escapó. Creo que ya merezco la victoria."*

¿Será?

Daniel Lannes
(Estadística Alejandro Griffone)

VASSALLI
1550 Fyh
La familia se agranda.
Y sigue haciendo historia.
En momentos en que el campo vuelve a demostrar todo su potencial dinamizador de la actividad económica, Vassalli Fabril pone de manifiesto su capacidad de innovación con el lanzamiento de una máquina que capitaliza la infraestructura y el desarrollo tecnológico que le permitió a la empresa consolidar su liderazgo en la producción nacional de cosechadoras.
Vassalli: Un sentimiento que renace desde el corazón del campo argentino.
TANQUE DE GRANOS
PLATAFORMA FLEXIFULL
CABINA
CONFORT
COMANDOS
VASSALLI FABRIL S.A.
Una familia de grandes máquinas.
Ruta Nacional 33 - Km 685 - C.C. 2046 - Tel: (03465) 423055 / 423056
9 de Julio 1603 - C.C.2046 - Telefax: (03465) 421700/018/023
COSECHADORAS
VASSALLI

ASOCIACION CORREDORES TURISMO CARRETERA
ACTC
ARGENTINA
Jorge
Rodolfo Cri
BARPRA
ALEJADORES
Vimar
CRU
MONROE
Fric-Rot
EMANUE

COLECCION

TC Magazine

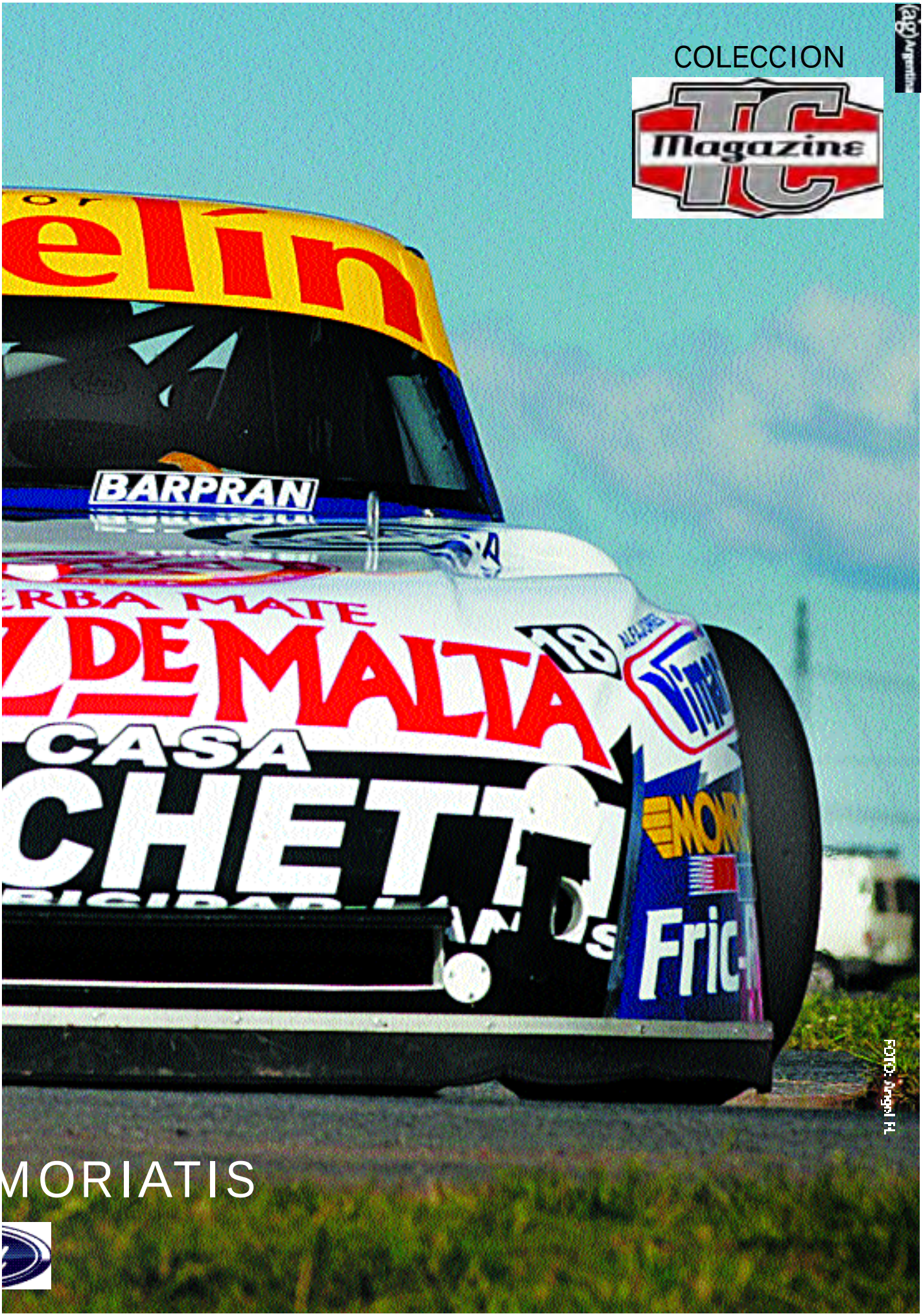


FOTO: Original FL

MORIATIS

La hinchada y la tribuna de Pinturerías Prestigio le puso algo más de color al tradicional paisaje teceísta. Javier y José Mellino (en la foto junto a Alberto Canapino) son los miembros del equipo que, dirigido por el arrecifeño y a través de la Universidad Tecnológica Nacional, construirá un Falcon de Turismo Carretera.

La firma Motorcraft le hizo entrega al equipo médico de la ACTC de una ambulancia Ford Mondeo. En la toma, Hernán Galdeano (de la firma de General Pacheco) posa junto a ejecutivos de la empresa Rodolfo Balinotti y Fernando Miori (Gerente General de la ACTC).

Ruben Gil Bicella (Secretario General de la ACTC) en franco y amable diálogo con el Doctor Florencio Randazzo, Ministro de Gobierno de la Provincia de Buenos Aires quién disfrutó a pleno la fantástica definición del Campeonato de TC en La Plata.

El fin de semana platense fue el marco para las ya clásicas 25 Horas de Vuelta Previa. Una verdadera maratón radial que año tras año desarrolla el equipo de Vuelta Previa (Radio Colonia) bajo la dirección de Luis Cali.

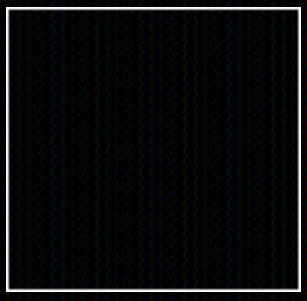
Luis y su locutora, Evangelina Barone.

Algunos de los pilotos que se animaron a contar chistes y entretener a la audiencia y Jorge Bonano, uno de los esforzados periodistas del equipo.

YO TE QUIERO DAR...

ALGO DE CORAZON

Nadie pudo quedarse quieto con la presentación de La Mosca, en la noche del sábado, frente a las tribunas del Roberto Mouras de La Plata. Jose Di Palma con sus hijos Josito y Stefano y Mariana Vasalli disfrutaron a pleno de la música de los ramallenses. Más de 5.000 personas presenciaron el show y junto con el grupo, le cantaron el "Feliz Cumpleaños" a Juan Rivas (Carburando) que hasta se animó con unos pasos de baile. Pavada de festejo Juancito ¿no?



Ford
CAMIONES
LIDER EN VENTAS

ALBERTO CANAPINO NOS BRINDA OTRA CLASE MAGISTRAL DENTRO DEL FASCINANTE MUNDO DEL AUTOMOVILISMO, ANALIZANDO LOS LINEAMIENTOS GENERALES A TENER EN CUENTA A LA HORA DE DISEÑAR Y OBTENER EL MEJOR RENDIMIENTO DE UN AUTOMOVIL DE COMPETICION. UNA OBRA EDUCATIVA QUE SE COMPLEMENTA CON CURSOS DE PREPARACION DE AUTOMOVILES DE COMPETICION DICTADOS A TRAVES DE INTERNET Y EN FORMA PRESENCIAL JUNTO A LA UTN FACULTAD REGIONAL GENERAL PACHECO.

TECNICAS DE CONDUCCION

Es poco frecuente escuchar a preparadores o diseñadores pronunciarse al respecto de técnicas de conducción de automóviles de competición, no es que haya decidido saltar barreras de la ética profesional, sino que considero imprescindible para nuestro trabajo conocer el accionar del piloto. No es el fin criticarlo ni corregirlo, sino saber cómo actúa en cada momento para poder adecuar las características del vehículo a sus necesidades.

En ese sentido considero que hay que ser muy analítico y respetuoso, el trabajo es en equipo y mejor funciona el conjunto cuanto más conozca cada parte sobre el trabajo del otro y también cuanto menos opine al respecto. Por lo tanto es parte fundamental del trabajo del ingeniero de pista, entender el accionar del piloto, sus preferencias de manejo e interpretar qué características del vehículo lo hacen reaccionar en tal o cual forma. Asimismo es importante que el piloto conozca cuál es la información que necesita el preparador, para poder transmitir con claridad y objetividad los síntomas detectados.

ANALISIS GLOBAL DEL CIRCUITO

Cuando se trata de encontrar los lugares clave de un circuito, nuestra mira siempre estará apuntada a las curvas del mismo, ya que a la hora de acelerar en línea recta un vehículo, y mientras el motor vaya bien y la resistencia aerodinámica no sea superior a la normal, no resta mucho por hacer. Esto no quiere decir que el parcial de recta sea bueno, sino que si tenemos en cuenta la velocidad de entrada a la recta, ningún piloto y/o chasis tiene mucho tiempo que ganar o perder mientras la aceleración sea plena, quizás alguna décima en los cambios de marcha pero no más que ello.

> El error más típico es acusar de no tener la potencia suficiente al motor porque el parcial de recta no es bueno, cuando el problema se encuentra en una mala salida de la curva que desemboca en dicha recta.

Analizando los sectores curvos, todo puede repercutir significativamente sobre el tiempo de vuelta, y es aquí donde debemos evaluar detalladamente los distintos sectores y su influencia relativa sobre el tiempo de vuelta. Para esto debemos resaltar qué características nos permitirán cerrar el mejor tiempo de vuelta:

1) Describir la trayectoria ideal durante cada curva: La trayectoria del vehículo durante la curva es quien define el radio de giro mínimo y con éste quedará determinada la máxima velocidad de curva que soportará el vehículo sin despistarse.

2)Privilegiar durante el doblado en una curva la velocidad de salida y capacidad de aceleración hacia la siguiente recta: En la mayoría de las curvas, la velocidad de salida es un factor más influyente sobre el tiempo de vuelta que el pico mínimo de velocidad que ocurre durante cada curva, especialmente en categorías de media y alta potencia.

> Una medida muy importante de cuán bueno fue un doblaje, radica en la observación del tacómetro durante la salida, siempre para una misma posición en el circuito donde ya se encuentre aplicada la totalidad de la potencia.

3) Frenar al vehículo en forma eficiente durante los ingresos a las curvas: El aprovechamiento al máximo de las capacidades de adherencia de los neumáticos durante el ingreso a las curvas nos garantizará no perder velocidad antes de tiempo y mantener la estabilidad que el vehículo requiere durante el doblado.

4) Aprovechar al máximo la potencia del motor durante las rectas: Cambios de marcha rápidos y efectuados en los momentos adecuados permiten trabajar en el mejor rango de potencia del motor y así optimizar la aceleración.

Teniendo presente estos puntos debemos cuantificar el grado de importancia de cada uno de los sectores de un circuito y, a fin de visualizar el caso, decidí comparar la distribución de actividades a lo largo de una vuelta para circuitos con características diferentes.

Observando los valores de la tabla comparativa arribamos como conclusión a que la aceleración y el doblado son circunstancias que ocurren en porcentajes de tiempo más elevados, y como tales afectan más significativamente al tiempo de vuelta total que las respectivas zonas de frenado.

No debemos malinterpretar la situación y debido a su menor relevancia despreciar la performance del vehículo en las zonas de frenado, siempre trabajaremos para ser los mejores en cada lugar del circuito, y contar con el mejor sistema de freno y un piloto bien dotado nos permitirá ganar esas décimas que hacen falta para hacer la pole. Pero sí estaríamos cometiendo un error conceptual si cuando estamos a 4 segundos de la punta creemos que todo el problema lo podemos tener en un sector de frenado.

Ford
CAMIONES
LIDER EN VENTAS

También debemos destacar que las curvas más influyentes en los tiempos de vuelta en cuanto al doblado, son aquellas de mayor duración o con permanencia, aquí hay que observar que el mayor porcentaje de doblado se encuentra en el circuito con menor cantidad de curvas.

Otro hecho que suele prestarse a confusiones es que durante la recta todos los pilotos aceleran igual de fuerte, lo cual a veces conduce a la tentación de creer que el que aplica la potencia antes sólo gana tiempo hasta que el otro la aplica, sin embargo lo que cuenta en el tiempo de vuelta es la velocidad y aplicar la potencia primero permite hacer una diferencia de velocidad que prácticamente se mantiene (para motores de igual potencia) a lo largo de toda la aceleración, exceptuando los últimos Km/h antes de llegar a la velocidad tope definida por la resistencia aerodinámica. Por lo tanto, si bien la aceleración aparece como la actividad predominante en todos los circuitos, su eficiencia depende notoriamente de la performance del doblado previo.

> Salir mejor armado a la recta y aprovechar durante la totalidad de la misma una pequeña diferencia de velocidad presente desde la última salida, es una de las maniobras de sobrepaso más típicas que existen.

FIGURA 1

Circuito	Frenado	Doblado	Aceleración
9 de Julio	19%	57%	80%
La Plata	24%	64%	64%
Rafaela	12%	72%	78%

Nota: Valores de tiempo medios para Turismo Carretera. La suma de porcentajes son mayores al 100% debido a la superposición de actividades.

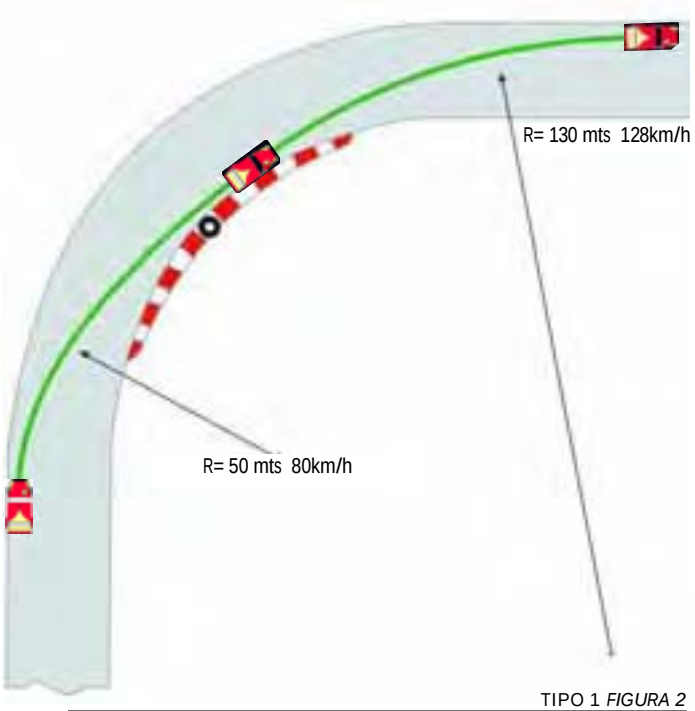
CAMIONES Y ACOPLADOS
SANCHEZ
S.A
ACOPLADOS Y SEMIRREMOLQUES
BONANO
MAR DEL PLATA
RUTA 88 Y ELCANO
C.P: 7600
Cel.: (0223) 155-362800
Tele/fax: (0223) 482-4831
BUENOS AIRES
Cel.: (011) 1550084456
(011) 1544441470

TRAYECTORIAS

De más está decir que las trayectorias óptimas se obtienen pegándose a la cuerda externa antes de iniciar el doblado, alcanzando la cuerda interna durante el tránsito y terminando la salida nuevamente próximos a la cuerda externa. Esta maniobra permite aumentar el radio de giro o curvatura de la curva en cuestión y de esta forma maximizar la velocidad de tránsito. No tan elemental es el hecho de que dependiendo de la ubicación de dicha curva en el trazado del circuito puede cambiar la forma en que convenga tomarla, teniendo en cuenta la importancia relativa en el tiempo de vuelta que tiene cada sector, que fue analizado anteriormente.

De esta forma podemos clasificar a las trayectorias en tres tipos fundamentales de curvas:

CURVAS QUE DESEMBOCAN EN RECTAS.

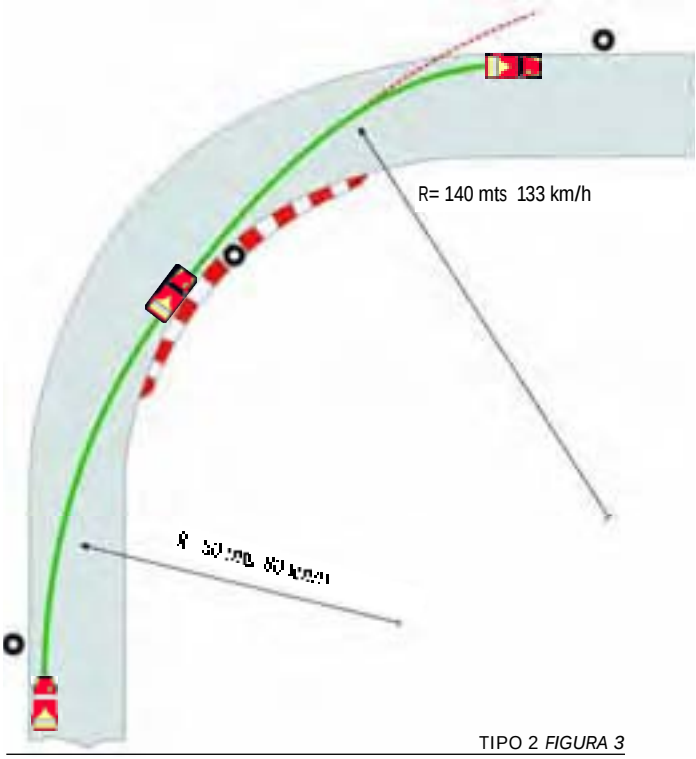


TIPO 1 *FIGURA 2*

El principal objetivo es optimizar la velocidad de salida y, por ende, las curvas deben ser transitadas con radios de giro inicialmente chicos y que aumenten notoriamente durante la salida. De esta forma es posible obtener una temprana aplicación de potencia, siempre teniendo en cuenta las limitaciones del motor, ya que de nada sirve haber sacrificado velocidad de tránsito para tener una trayectoria más amplia, si la potencia del motor no es suficiente para recuperar y superar la velocidad que se hubiera obtenido de doblarse con un radio de giro constante.

CURVAS AL FINAL DE LARGAS RECTAS.

Aprovechando la gran velocidad del vehículo al final de la recta, se debe realizar un ingreso rápido con radio de giro amplio y postergar el sector de frenado. Como consecuencia habrá que frenar más y se impondrá una velocidad de tránsito mínima inferior, para poder describir la segunda parte de la

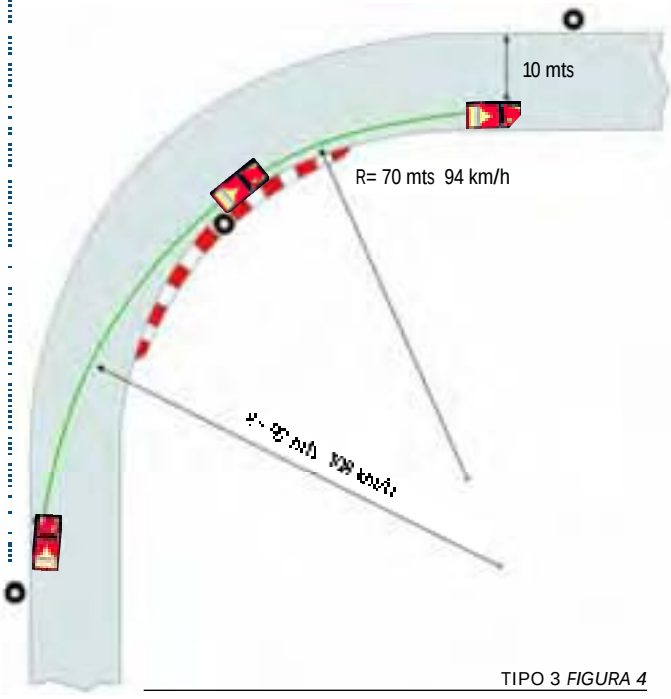


TIPO 2 *FIGURA 3*

curva con un radio de giro menor y una aplicación de potencia retrasada. Solamente se sacrificará la trayectoria en función de la velocidad del ingreso en una curva, cuando la misma se encuentre seguida de un sector trabado que no permita un parcial de plena aceleración, es decir, si es de tipo 1 y 2 simultáneamente se toma como tipo 1.

CURVAS QUE DESEMBOCAN EN CURVAS.

Generalmente se busca describir las curvas redondas, es decir, aprovechar la velocidad de curva utilizando radios de giro aproximadamente constantes que privilegian las velocidades de tránsito. También es frecuente no utilizar toda la pista durante la



TIPO 3 *FIGURA 4*

salida, cuando la curva en cuestión es inmediatamente seguida por una con sentido contrario.
Aquí también intervienen los radios de curvatura de ambas curvas y la potencia del vehículo, ya que si ésta no alcanza para aprovechar al máximo una trayectoria más amplia durante la segunda curva, de poco sirve resignar velocidad de tránsito en la primera. Por lo tanto es trabajo del piloto encontrar el punto de equilibrio para el cual la segunda curva pueda realizarse a fondo sacrificando lo menos posible el tránsito de la primera.

Aquí hemos evaluado las trayectorias desde un punto de vista geométrico y contemplando la influencia relativa que cada sector tendrá sobre el tiempo de vuelta. Pero todavía existen otros factores en función de los cuales se puede modificar una trayectoria. Tales factores tienen como objetivo común la obtención del mejor grip disponible, y aquí juega un papel trascendental la experiencia y habilidad del piloto para la detección de dichos sectores. Entre ellos cabe mencionar casos absolutamente críticos como la presencia de pendientes, aceite, agua o suciedad sobre la pista, hasta factores que sin ser extremos permiten un porcentaje adicional de grip entre los cuales pueden estar cambios en la superficie del pavimento, ondulaciones, huellas engomadas o distintas temperaturas de la pista.

> En frío, el asfalto suele tener mejor grip que el cemento, pero la temperatura repercute mayormente sobre éste debido a su color negro y su degradación de grip suele ser mucho mayor.

HERRAMIENTAS DEL PILOTO

Podemos resumir el trabajo del piloto durante las curvas como aquel que realiza los ajustes necesarios para que el vehículo transite por la trayectoria escogida a la máxima velocidad posible y con los ángulos de deriva y carga vertical que equilibren el grip de los neumáticos en ambos trenes.

INGRESO

La maniobra de ingreso generalmente es posterior a un sector de frenado intenso, y suele llevarse a cabo imponiendo ángulo de volante antes de liberar el freno. Conforme se libera el freno, el automóvil responde cada vez más al cambio de dirección, y por lo tanto el cambio de actitud hacia el sobreviraje será tan repentino como se efectúe dicha disminución. Generalmente este efecto es inducido a propósito por el piloto para rotar el automóvil en el ingreso, iniciándolo con el pedal del freno y controlándolo en caso de ser necesario con correcciones de volante.

En la modulación del freno podemos apreciar diferencias entre algunos que relajan constantemente el freno mientras ingresan y otros que lo hacen por pasos, relajando, manteniendo y volviendo a relajar, ambas técnicas válidas mientras utilicen el ingreso para regular finamente la velocidad de tránsito. También hay diferencias de tiempo en la duración del proceso más que nada en busca de aprovechar permanentemente el máximo grip sin desestabilizar el vehículo.

En esta etapa también tiene incidencia la distribución de freno entre trenes (generalmente regulada por el piloto), ya que un exceso en un tren lo exige en demasía y genera una pérdida de grip en el mismo y la correspondiente tendencia; sobreviraje, por exceso de freno atrás, o subviraje, para el caso delantero. Otro factor involucrado son los rebajes, los cuales no suelen utilizarse a modo de freno sino para alistar la marcha durante la curva, y si no se realizan suavemente degradan el grip del tren trasero e inducen sobreviraje.

TRANSITO

Durante el tránsito de las curvas, la aplicación de un bajo nivel de potencia suele producir una tendencia hacia el subviraje, debido a que la transferencia de carga que produce hacia el tren trasero del vehículo resta grip en la trompa. Por otra parte, la no aplicación de potencia genera un frenado (por motor) en el tren trasero disminuyendo su grip y aumentando la carga vertical en el tren delantero, por lo que se induce una tendencia sobrevirante.
Por lo tanto la conducta del automóvil durante el tránsito de la curva suele ser regulada mayormente mediante el pedal del acelerador y con un ángulo de volante relativamente constante.

SALIDA

Aplicar tracción produce efectos con consecuencias opuestas desde el punto de vista de la tendencia del vehículo. Por un lado produce una transferencia longitudinal de carga que aumenta el grip en las ruedas traseras como mencionamos párrafo arriba, pero por el otro, dicha aplicación de potencia utiliza parte de las capacidades de grip de los neumáticos traseros, y por lo tanto, a medida que aumenta se revierte la condición subvirante hasta alcanzar la sobrevirante.

Aquí debemos destacar que dicha combinación dependerá de las características del vehículo, los neumáticos, el motor y particularmente de la forma en que el piloto aplica dicha potencia. Cuando la aplicación es repentina, no da tiempo a la propagación de la transferencia de carga y el aumento en la exigencia del neumático conduce al trompo, mientras que una aplicación paulatina, sin garantizar para todos los casos tendencia subvirante, si produce una transición mucho más estabilizada que permite aprovechar al máximo las capacidades del neumático.

> La aplicación agresiva y/o anticipada no da sus frutos si posteriormente se debe levantar para corregir y evitar el trompo, es preferible aplicar más tarde y poder mantener.

Finalmente, debemos concluir a lo largo del análisis realizado que para el trabajo de puesta a punto de un automóvil de competición, es más que necesario el conocimiento de las características de las trayectorias descriptas y el accionar del piloto, ya que las conductas del vehículo dependen tanto de éstas como de sus propias particularidades. Y como no siempre es posible alcanzar una actitud franca y, neutra en la totalidad de los sectores, debemos conocer que características de manejabilidad son mejores para un piloto y qué compromisos repercuten menos en el tiempo de vuelta.

Alberto Canapino
Director Canapino E-Learning
www.canapino.com

FUE TUYO, JUAN

Por distintas circunstancias venía de tres meses sin puntos. En La Plata se coronó campeón del TC Pista de manera anticipada y resultó el aperitivo para lo que se vería más tarde con Omar Martínez. Fue un desahogo para Maximiliano Juan, que festejó con su gente, pero no se olvidó de las críticas.

Tuvo el doble sabor de lo que se gana con mucho esfuerzo. Por eso, antes de hablar de la última carrera viene bien repasar un poco los hechos. Cuando había terminado la 11° fecha de Olavarría, Maxi Juan sumaba 181 puntos y sacaba más de 50 de ventaja a sus seguidores cuando restaban cinco carreras. Pero Rafaela fue su karma. En la serie tocó a Mauro Pichini en una zona peligrosa y sufrió la exclusión de la jornada. El tema fue a parar a la CAF: primero, una suspensión para Buenos Aires y una fecha en suspenso aunque, mediante una apelación, pudo estar en la carrera siguiente. Ah, también tuvo que sacar la billetera y poner $1.500 de multa.

Pero la película de terror no terminaba para el piloto nacido hace 23 años en El Palomar y afincado en Merlo. Después de ganar su serie en 9 de Julio fue excluido por adelantarse en la largada. Largó la final de atrás y no pudo hacer mucho ¿Resultado de todo esto? Llegó a La Plata con sólo 21 puntos sobre Martín Piccini, que aprovechó la situación y le descontó 40 unidades con dos segundos puestos. Mientras el local se frotaba las manos y dominaba en los tiempos, Juan despidió al guionista y cambió el libreto cansado de ser el chico malo al que todo le sale mal.

Y todo volvió a ser como antes de Rafaela: dominó en su serie y no entró en roces en la final cuando Esteban Piccinin le puso el auto en el curvón. Pasá "Toto" nomás, habrá pensado Maxi, y lo bien que hizo. Total, a Piccini el motor le jugaba en contra y lo dejaba sin chances en la primera vuelta. Llegando entre los diez, no hacía falta esperar a Río Gallegos para conocer al campeón. Fue segundo y festejó como loco con las clásicas donas en el pasto, para evitar una nueva multa. Se subió al baúl del Ford de la familia Giambrone y mostró una remera que tenía debajo del buzo: *Para vos, Papá* era la leyenda grabada.

"Estoy seguro que mi viejo desde el cielo me ayudó a ganar el campeonato. Y que puedo decir del auto que me dieron los hermanos Giambrone. Funcionó muy bien todo el año y se los agradezco. A mi familia y mis amigos, que me apoyaron tanto y... (se prepara la bomba) a todos los pilotos y periodistas que me criticaron sin conocerme después de Rafaela. Me juzgaron y dijeron muchas cosas de mí sin sentido. Por eso, ya que se ocuparon tanto y gastaron saliva, les dedico este título. No voy a hacer nombres, cada uno sabe bien si le toca o no", disparó Juan apenas se bajó del auto. El desahogo ya estaba consumado. Las dedicatorias atragantadas salían a la luz. Y quizás, a más de uno le habrá temblado el micrófono o el grabador.

"Dependemos mucho del presupuesto. Mi objetivo siempre fue pasar al TC. Quiero medirme con pilotos como Ortelli, Traverso, Bessone, Martínez, y todos los monstruos que corren ahí. Es el sueño de todos y yo lo pude cumplir"

Ahora lo espera el TC. En un comienzo su equipo alistará el mismo Falcon campeón para la máxima. Pero la idea, obviamente, es armar un auto nuevo para mitad de temporada. "Dependemos mucho del presupuesto. Mi objetivo siempre fue pasar al TC. Quiero medirme con pilotos como Ortelli, Traverso, Bessone, Martínez, y todos los monstruos que corren ahí. Es el sueño de todos y yo lo pude cumplir", soltó Juan. Alejado del film de época *Juan sin nombre*, Maxi ya puede estrenar en todas las salas su ópera prima: Juan con nombre... y apellido de campeón.

Ariel Bandi

AGROCIAM
SERVICIOS AGROPECUARIOS

Una empresa Argentina al servicio del productor Agropecuario.

Sucursal Intendente Alvear
Ruta Nacional N°1 - Acceso B. Mitre (6221)
Intendente Alvear - Prov. de La Pampa
Tel.: 02302-481243

Sucursal Las Flores
Ruta Nac. N° 3 Km 187 (7200)
Ciudad de Las Flores
Tel.: 02244-451826/451832

Suc. San Andrés de Giles
Ruta Nac. N°7 Km 102 (6720)
Ciudad de San Andrés de Giles
Tel.: 02325-443160

Próxima Apertura
Suc. Cachari
Ruta Nac. N°3 KM 242
(7214) Ciudad de Cachari

Bouchard 468 - 3° Piso (C1106AAF) Buenos Aires - Argentina - Tel/Fax (54-11) 4312-5401 Líneas Rotativas
info@agrociam.com / www.agrociam.com

LOS *PICHIS* VAN POR EL 2

Con la conquista de Maximiliano Juan, en el TC Pista todavía queda el codiciado subcampeonato que llevará la emoción a Río Gallegos. El dueño del 2 podrá acceder directamente al TC sin estar obligado a cambiar de marca ni esperar una habilitación especial. Con 26 puntos en juego, tres hombres de Ford llegan apretados a esta definición: Martín Piccini (166 unidades), Esteban Piccinin (159,5) y Mauro Pichini (154). Sí, los tres pilotos con apellidos parecidos lucharán mano a mano en Santa Cruz, en un circuito impredecible y poco conocido. No hay que descartar a Sebastián Diruscio. El pibe que conduce el Chevrolet de Emilio Satriano está a 23,5 de Piccini y matemáticamente no se pierde la carrera por el 2. Aunque es muy difícil y lo sabe.

"Tuve mucha mala suerte. Quiero ganar en Río Gallegos porque todavía no pude hacerlo en este campeonato. De esa manera, además, no tendría que sacar cuentas sobre los que vienen atrás", contó Piccini, que espera dar el salto al TC junto con el Lincoln Sport Group. "Hugo Cuervo nos está asesorando ahora y la idea es seguir bajo su estructura. Todavía no hay nada cerrado pero quiero estar porque es un equipo de primera línea y sería ideal para hacer mis primeras armas en TC. Ya veremos...", agregó el platense.

El colorido Piccinin viene de ganar en La Plata. Así, repitió el logro de la inundada carrera de Río Cuarto. Con su triunfo se puso a tiro por la lucha en el subcampeonato, con el auto que le entrega Marangoni:

"Mi objetivo siempre fue el mismo. Si no podía salir campeón iría por el 2, porque quiero correr en TC. Lo bueno que me llevo de este año fue el apoyo de la hinchada de Ford. Siento la marca y ellos saben interpretar mi fanatismo", reconoció el de Ramos Mejía.

Las chances de Pichini crecieron luego de su triunfo en 9 de Julio y pretende también pasar a la *máxima*. "Tengo la experiencia de este año completo acá y me siento preparado para correr en TC. Quería ganar antes y lo hice, ahora voy por más" deslizó el de Alberdi.

Fuera de ese terreno y atado a la posibilidad de un milagro, Sebastián Diruscio quiere quebrar tanta hegemonía fordista. El piloto santafesino es un ejemplo de irregularidad en términos sumatorios. Ganó tres carreras al igual que Juan y pese a ser uno de los más ganadores del año tiene pocas chances de obtener el 2. "Es difícil porque con tres puntos que sume Piccini ya está, no llego. Fue un año raro para mí porque paré en algunas carreras y en otras me equivoqué y fui a la chapa. Ahora, quiero ganar el campeonato del año que viene", afirmó el nuevo pollo de Satriano.

El trabalenguas de los *Pichis* terminará en Río Gallegos. Uno de ellos compartirá la gloria con Juan de llegar al TC. Los dos restantes, seguirán dando espectáculo en una categoría cuyo balance principal es el de haber experimentado un fuerte crecimiento cualitativo.

Firestone es pasión.
Fires

Autódromo "Ciudad del Centenario" - Rio Gallegos - Santa Cruz
CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2004

SABADO, 27 DE NOVIEMBRE

13:00 a 13:15	Clasif. TCP Grupo B	2da.
13:20 a 13:35	Clasif. TCP Grupo A	2da.
13:50 a 14:05	Entre. Desafio Ford	2da.
14:20 a 14:40	Entre. TC 1er.Tercio	2da.
14:45 a 15:05	Entre. TC 2do.Tercio	2da.
15:10 a 15:30	Entre. TC 3er.Tercio	2da.
15:50	1ra. Serie TC Pista	6 v.
16:30	2da. Serie TC Pista	6 v.
17:15 a 17:30	Clasif. Desafio Ford	
17:50 a 18:05	Clasif. TC 1er. Tercio	2da.
18:10 a 18:25	Clasif. TC 2do. Tercio	2da.
18:30 a 18:45	Clasif. TC 1er. Tercio	2da.

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor.

DOMINGO, 28 DE NOVIEMBRE

8:30	Final Desafío Ford	10 v.
9:10	1ra. Serie T C	6 v.
9:40	2da. Serie T C	6 v.
10:10	3ra. Serie T C	6 v.
11:05	Final TC P ISTA	15 v.
11:50	Serie Comp. T C	5 v.
12:50	Final T. Carreter a	24 v.

Final (TC/TC Pista): 46 (TC, se compone con las 42 mejores posiciones de las series clasif. más las 4 mejores de la serie complementaria).
Com. Deportivos: Raúl Rodríguez, Juan F. Arrechea. Diego Mesa y Rafael Baglioni.
Comisario Técnico: Carlos Marchese.

CAMPEONATO ARGENTINO Turismo Carretera 2004

Posiciones disputadas 15 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	Martínez	184.00	70.00
2	Ortelli	157.50	82.50
3	Silva	156.50	27.50
4	Verna	151.50	26.50
5	Bessone	147.50	47.50
6	Ledesma	142.00	44.50
	Fontana	142.00	42.50
8	Hernández	138.50	49.00
9	Traverso	125.50	-
10	P. Di Palma	118.00	36.50
11	Acuña	114.50	47.50
12	Moriatis	110.50	19.00
13	Aventín	102.00	10.50
14	Rossi	98.50	-
15	M. Di Palma	93.00	8.00
16	Pacho	90.50	15.50
17	Bugliotti	85.50	16.00
18	Altuna	85.00	15.00
19	P. de León	80.00	67.50
20	Ramos	78.00	5.50

CAMPEONATO ARGENTINO TC Pista 2004

Posiciones disputadas 15 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	M.Juan	202.00	51.00
2	Piccini	166.00	51.00
3	Piccinin	159.50	37.00
4	Pichini	154.00	58.00
5	Diruscio	142.50	63.00
6	Lifschitz	137.50	11.00
7	Logarzo	133.00	45.00
8	G.Castellano	129.50	65.00
9	Campanera	120.00	-
10	Sotro	110.50	42.50
11	Dandlen	99.50	51.00
12	Bonelli	96.00	-
13	Zughella	92.50	47.50
14	Marcilese	89.00	9.50
15	J.Castellano	85.50	95.50
16	Laccette	81.50	3.50
17	Poggi	74.00	71.00
18	De Carlo	73.50	14.00
19	Acebal	72.00	3.00
20	Araquistain	61.50	50.50

GANADORES TC

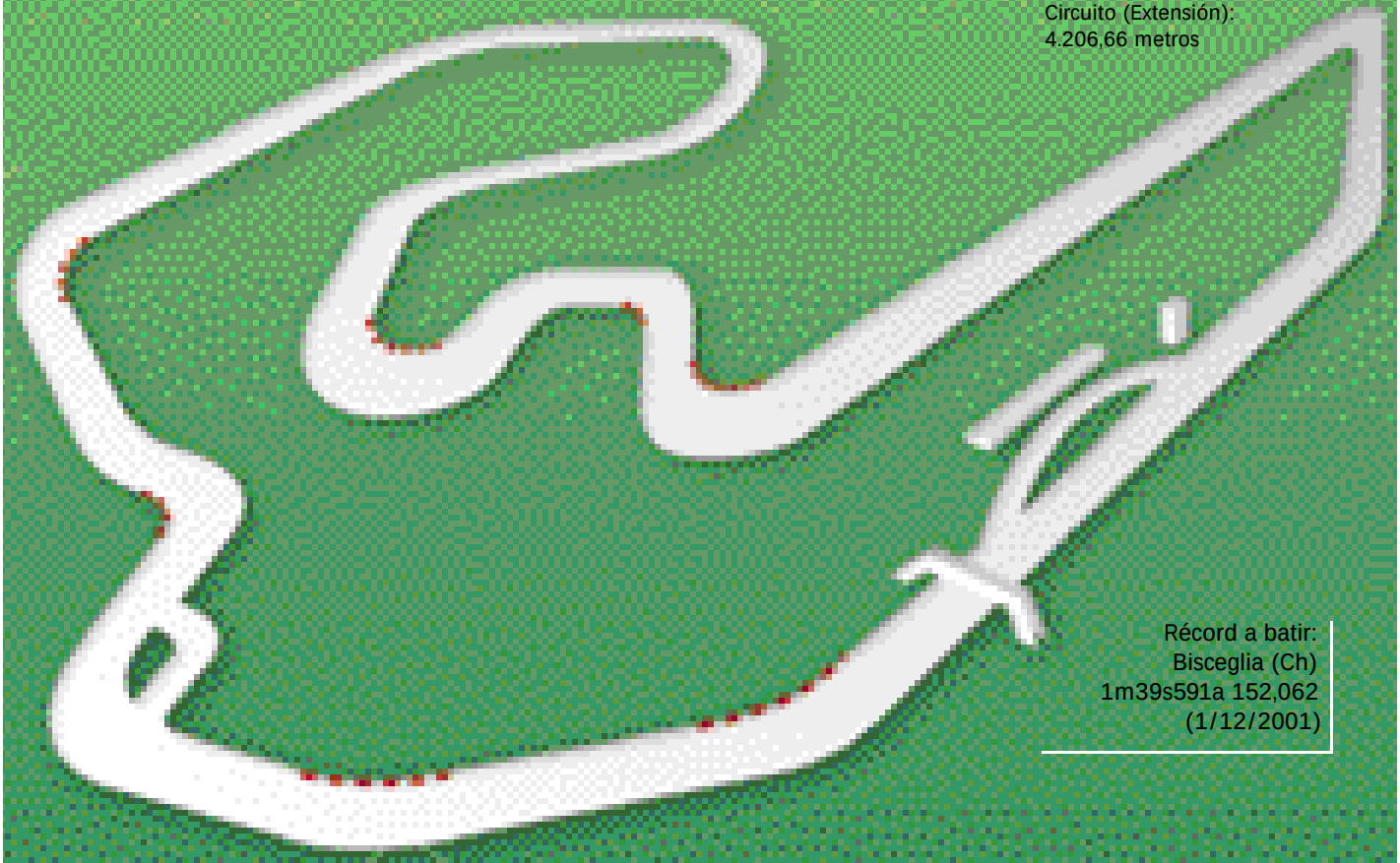
02-12-01	C. Bisceglia	Chevrolet
09-03-03	F. Hermoso	Ford

GANADORES TC PISTA

02-12-01	JC. Pisandelli	Ford

Firestone es seguridad.
tone

AUTODROMO "CIUDAD DEL CENTENARIO"
Ruta 3 – Km. 2630
Río Gallegos – Santa Cruz
Circuito (Extensión):
4.206,66 metros



Récord a batir:
Bisceglia (Ch)
1m39s591a 152,062
(1/12/2001)

! IMPORTANTE

El rubro seguridad es uno de los temas que más preocupan y ocupan a la Asociación Corredores Turismo Carretera. Por ello, en cada carrera, esta entidad contrata el personal policial que dicha institución determina (de la jurisdicción que corresponda) y de acuerdo a las leyes nacionales y provinciales vigentes. Al margen de extremar todas las medidas posibles, sabemos que para la tranquilidad de todos necesitamos su colaboración. Por ello, le sugerimos tomar en cuenta lo siguiente:

1. **Dar la voz de alerta y tocar bocina para llamar la atención del personal de seguridad.**
2. **Encender las luces de los vehículos en el sector afectado.**
3. **Mantener los vehículos cerrados en todo momento y de ser posible, con la alarma activada.**
4. **Denunciar a quienes agreden al personal de seguridad.**
5. **Evitar los juegos de azar y la aglomeración que alrededor de ellos se produce.**

EL TURISMO CARRETERA ES PASION Y SENTIMIENTO DE MUCHAS FAMILIAS ARGENTINAS, NO DEJEMOS QUE UNOS POCOS NOS QUITEN ESA ALEGRIA.

ACTC

RANKING TC

1	Bessone Ernesto	Dodge
2	Ledesma Christian	Chevrolet
3	Ortelli Guillermo	Chevrolet
4	Martínez Omar	Ford
5	Aventín Diego	Ford
6	Silva Juan Manuel	Ford
7	Acuña Fabián	Ford
8	Di Palma Patricio	Torino
9	Pacho Ariel	Torino
10	Ponce de León G.	Ford
11	Ramos Eduardo	Ford
12	Traverso Juan M.	Torino
14	Occhionero A.	Ford
15	Etchegaray Miguel	Ford
16	Verna Rafael	Ford
17	Tanoni Omar	Chevrolet
18	Moriatis Emanuel	Ford
19	Di Palma Marcos	Chevrolet
20	Gianini Juan Pablo	Ford
21	Minervino Luis	Chevrolet
22	Hernández Walter	Ford
23	Fontana Norberto	Dodge
24	Iglesias Fernando	Ford
25	Martin Henry	Ford
26	Tadei Gustavo	Ford
27	Urretavizcaya R.	Ford
28	Catalán Magni J.	Dodge
29	Ricciardi José Luis	Ford
30	Salerno Rubén	Dodge
31	Cingolani Daniel	Ford
32	Di Palma José Luis	Chevrolet
33	Balzano Javier	Chevrolet
34	Altuna Mariano	Chevrolet
35	Pisandelli Juan C.	Chevrolet
36	Hermoso Fabián	Ford
37	Alaux Sergio	Chevrolet
38	Bisceglia Claudio	Torino
39	López Cocho	
40	Sinelli Raúl	Dodge
41	Iglesias Juan M.	Chevrolet
42	Guarnaccia Sergio	Ford
43	Robbiani Ariel	Ford
44	Joseph Ricky	Chevrolet
45	Soto Pablo	Dodge
46	Zanatta René	Chevrolet
47	Azar Javier	Torino
48	Rossi Matías	Chevrolet
49	Del Bo Roberto	Chevrolet
50	Candela Enrique	Ford
51	Iglesias Nicolás	Ford
52	Redolfi Hugo	
53	Rex	Ford
54	Belloso Luis	
55	Rafú Pablo	Ford
56	Oyhanart Mariano	
57	Savino José	Ford
58	Arrausi Carlos	Chevrolet
59	Riva Néstor	Dodge
60	Lavari Edgardo	
61	Ciantini José	Dodge
62	Ciancaglini A.	Ford
63	Di Marco Juan C.	Chevrolet
64	Urtubey Alejandro	Chevrolet
65	Urtubey Facundo	Chevrolet
66	Belli Daniel	Chevrolet
67	Giavedoni Carlos	Chevrolet
68	Rama Oscar	Chevrolet
69	Sosa Juan Manuel	Torino
70	Videle Roberto	Ford
71	Fernández M.	
72	Bianchi Fabián	Ford
73	Aguirre Gastón	Chevrolet
74	Suárez Cristian	Dodge
75	Gil Bicella Facundo	Dodge
76	Bradas Hernán	
77	Miserda Carlos	Dodge
78	Bugliotti Marcelo	Chevrolet
79	Nolesi Mathías	Ford
80	Dose Christian	Dodge
81	Guidi Nelson	Ford
82	Oñatibia Nelson	Dodge
83	Fontana Gustavo	Ford
84	Giustozzi Fabián	Dodge
85	Gurini Néstor	Ford
86	López Juan Carlos	Ford
87	Smith Brian	Chevrolet
88	Firmani José Luis	Dodge
89	Spataro Emiliano	Torino
90	Basso Martín	Ford
91	Solmi Sergio	Chevrolet
92	López J. Manuel	Ford
93	La Manna Marcelo	Chevrolet
94	Montaner Jaime	Dodge
95	Saiz Carlos	
96	Mulet Leandro	Chevrolet
97	Cutini Hugo	Chevrolet
98	Viglianco Dante	Chevrolet
99	Bini Alejandro	Torino
100	Iglesias Leandro	Chevrolet
101	Ugalde Lionel	Ford
102	Baldinelli Ezequiel	Torino
103	Armellini Lucas	Dodge
110	Bernardini Javier	Chevrolet
123	Tuero Esteban	Chevrolet

RANKING TC Pista

3	Juan Maximiliano	F
5	Piccini Martín	F
6	Poggi Sergio	D
7	Logarzo Pedro	F
8	Lifschitz Federico	F
9	Castellano G.	C
10	Campanera Laureano	C
11	Diruscio Sebastián	C
12	Acebal Mariano	C
13	Sotro Walter	F
14	Marcilese Roberto	C
15	De Carlo Diego	C
16	Del Barrio Carlos P.	D
17	Pichini Mauro	F
19	Heim Simón Adán	D
20	Testa Ariel	F
21	Olivelli Mario	F
22	Piccinin Esteban	F
23	Morello Aldo	F
24	Impiombato Ricardo	C
25	Caserta Gastón	F
26	Sava Carlos	C
27	Fayanás Hugo	F
28	Agliani Hugo	F
29	Peroni Alejandro	D
30	Bonelli Próspero	F
31	Converso Gastón	F
32	D´Ambrosio Andrés	F
33	González Emiliano	F
34	Pacioni Gastón	F
35	Laccette Darío	F
37	Beraldi Abel	F
38	Cordich Ignacio	F
39	Liparoti Hernán	F
40	Federico Carlos	F
41	Araquistain Martín	F
43	Espósito Néstor	F
44	Cotignola Marcelo	F
46	López Julián	F
47	Mery Walter	
48	Fancio Alberto	C
49	Borio Ildo	C
50	Velata Rubén	C
51	García Héctor	F
52	Moro Rafael	F
53	Dufau Jorge	C
54	Dandlen Pedro	D
55	Firpo Antonio	F
56	Arin Gustavo	D
57	Díaz Gaspar	C
58	Taborda Christian	C
59	Solís Gustavo	F
60	Alvarez Gastón	F
61	Trotta Esteban	C
62	Zughella Gabriel	F
63	González Santiago (H)	D
64	Ruiz Ricardo	F
65	Valencia Cristian	F
66	Valdo Germán	C
70	Ruiz Carlos José	F
71	Porta Enrique	F
72	Dopico Carlos	D
73	Albese Claudio	C
75	Desimone Sebastián	F
76	Noya Alberto	F
77	Ricci José María	F
78	Fernández Jorge	F
79	Delia Andrés	C
84	Bertozzi Juan	C
85	Calamari Miguel	C
86	Calculeff Francisco	F
87	Belmartino Gerardo	F
88	Paparella Juan M.	D
89	Martin Martín	F
91	La Cortiglia Omar	F
94	Billeres Gastón	F
95	Oyhanart Mariano	F
99	Borio Diego	C
101	Castellano Jonatan	D

www.carburando.com

**Estuvimos poniendo a punto nuestra web;
probala y seguí viviendo el automovilismo
a través de sensaciones.**

Carburando Informativo

- Las últimas noticias destacadas
- Información actualizada por categoría
- Resultados, campeonatos, estadísticas, cronogramas y más.
- Guía de programación de Carburando por TV.

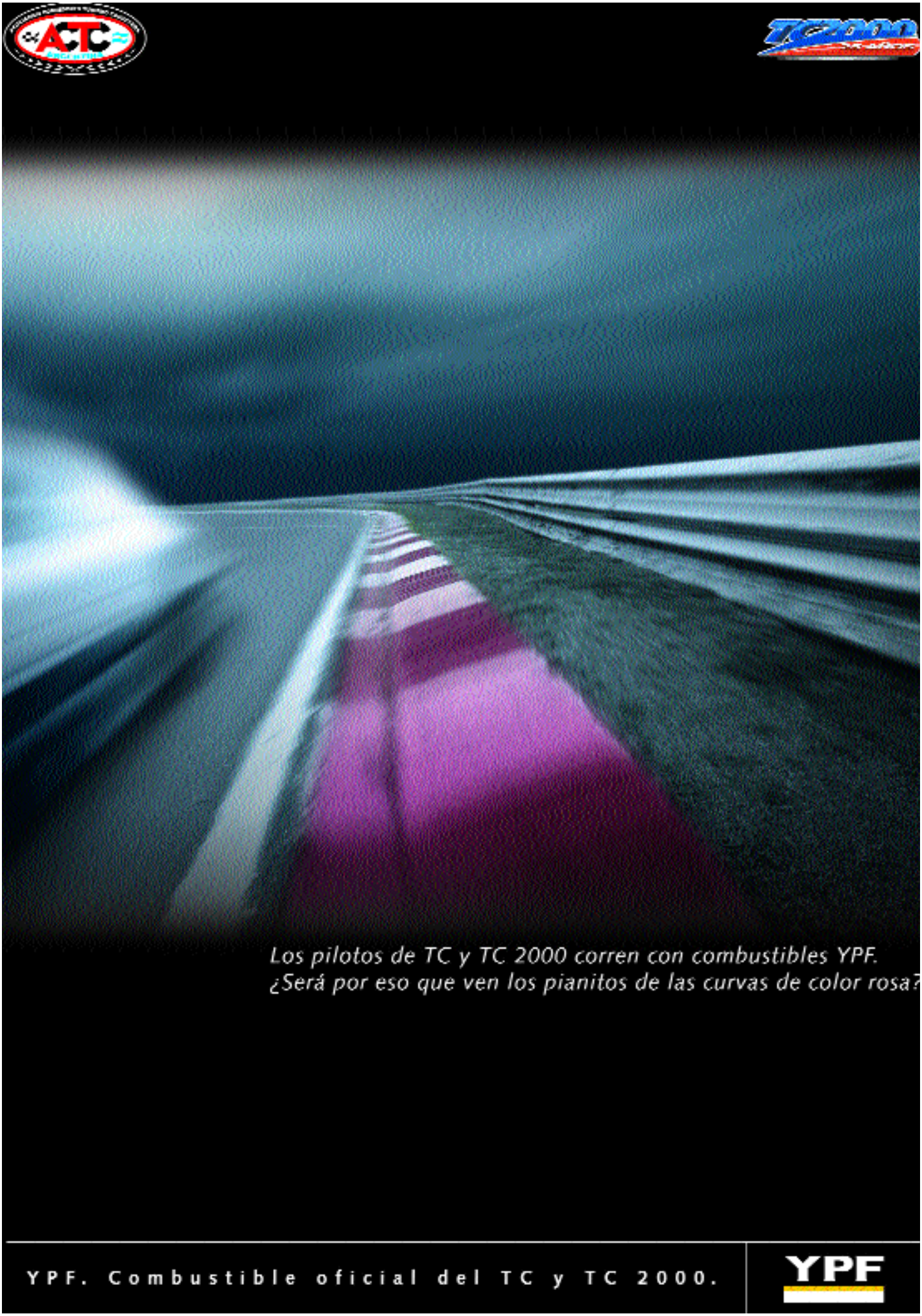
Carburando Interactivo

- Clasificación en vivo on line
- Radio en vivo on line
- Conexión a Internet gratis

Carburando Multimedia

- Videos
- Fotos
- Wallpapers
- Descargas de sonidos

carburando


Los pilotos de TC y TC 2000 corren con combustibles YPF.
¿Será por eso que ven los pianitos de las curvas de color rosa?
YPF. Combustible oficial del TC y TC 2000.
YPF